Die Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn bis Anfang Oktober 1923.

Auszug

aus einer Schrift zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum bei der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

Karl Hollesch.

Breslau 1923.

Druck der Breslauer Genossenschafts-Buchdruckerei, E. G. m. b. H.

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Breslau.

Berichterstatter: Professor Dr. Bräuer.

War schon vor dem Kriege das Normaltarifschema der deutschen Eisenbahnen infolge der systemlos erfolgten Tariferleichterungen recht unübersichtlich geworden, so sprachen nach Beendigung des Krieges außer den drückenden Bestimmungen des Friedensdiktates und den Vorschriften der Reichsverfassung noch verschiedene Gründe wirtschaftlicher Art für eine Neuregelung. Der am 1. Dezember 1920 in Kraft getretene Reformtarif suchte diesen Tatsachen gerecht zu werden; er brachte als wichtigste Neuerungen die allgemeine Einführung der vertikalen Staffelung (in der Anstoßform) und eine einheitliche und übersichtlichere Gestaltung der Güterklassifikation. Da in der Folgezeit durch die rohen prozentualen Tarifzuschläge das Spannungsverhältnis innerhalb der Staffeln erheblich verschoben wurde, mußten nach gewissen Zeitabständen die Zuschläge organisch in das Tarifschema eingearbeitet werden. In diesen organischen Einarbeitungen (am 1. April 1921, 1. Februar 1922 und 1. Oktober 1922) wurden horizontale und vertikale Spannungen mehrfach geändert, bis schließlich am 1. Oktober 1922 beide Staffeln in Verhältniszahlen festgelegt wurden, die durch neue Tarifzuschläge nicht mehr geändert werden konnten. Gegenüber Anträgen auf Tarifvergünstigungen verhielt sich die Reichsbahn anfangs meist ablehnend, mußte sich jedoch späterhin zur Gewährung verschiedener Ausnahmetarife herbeilassen.

Von den Verkehrsinteressenten wurden die Tarifneuordnungen in Anbetracht der widerstreitenden Interessen verschieden aufgenommen. Die vertikale Staffelung insbesondere wurde von den Randgebieten des Reiches befürwortet, von den Industrien zentraler Lage und der Binnenschiffahrt abgelehnt.

Was die absolute Höhe der Tarife anbetrifft, so war die Tarifpolitik der Reichsbahn gekennzeichnet durch die zahlreichen Tarifzuschläge; diese waren bedingt durch die Ausgleichung der Schäden, die infolge des Raubbaues während des Krieges entstanden waren, und durch die Geldentwertung. Bis Ende 1921 ließ sich die Reichsbahn dabei von dem Grundsatz leiten, die Mehrausgaben zu einem Drittel durch Ersparnismaßnahmen und zu zwei Dritteln durch Tariferhöhungen zu decken, die Tarife blieben mithin in dieser Zeit bedeutend unter der allgemeinen Entwertungsziffer. Infolge der fortschreitenden Geldentwertung sah sich die Reichsbahn jedoch im November 1921 genötigt, diese Praxis aufzugeben und zu einer schnelleren und vollständigeren Erhöhung der Tarife überzugehen. Von nun an erfolgten (mit Ausnahme der Periode des Ruhrkampfes) zu Beginn fast jedes Monats Tarifzuschläge, die zum Teil so hoch gehalten waren, daß der Gütertarifindex einmal sogar den Index des Dollarstandes überstieg. Der katastrophale Niedergang der Mark nach Aufgabe des Ruhrkampfes machte jedoch auch diese Praxis unwirksam und unzweckmäßig. Am 20. August 1923 gelangte daher das System der sogenannten wertbeständigen Tarife zur Anwendung, das darin besteht, daß die Tarife in feste Grundzahlen und bewegliche Schlüsselzahlen zerlegt werden.